

AVIATION

Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and TURKEY**

Signed at New York May 2, 2000

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

TURKEY

Aviation: Transport Services

*Agreement signed at New York May 2, 2000;
Entered into force August 13, 2001.
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Ministry;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Airline" means any air transport enterprise offering or operating air transportation.
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
7. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
9. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
11. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

12. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
 - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4-

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security

standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; and

c) a surface transportation provider or providers of any country;

provided that all airlines and surface transportation providers in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air

transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its

jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties. Any amendments so agreed shall be effected by an exchange of diplomatic notes.

2. In the event of the conclusion of any multilateral convention concerning air transportation to which both the Parties become bound, the Parties shall consult to determine whether and to what extent the present Agreement should be amended.

Article 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18

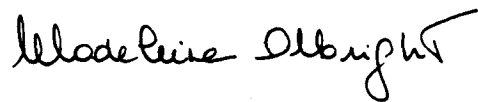
Entry into Force

1. This Agreement and its Annexes, which constitute an integral part of this Agreement, shall enter into force after fulfillment of the constitutional requirements by each Party, on the date of exchange of diplomatic notes to this effect.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey, signed at Washington November 7, 1990.

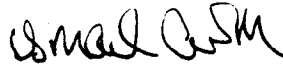
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at New York, this second day of May, 2000, in duplicate, in the English and Turkish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY:



ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

- A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:
 - 1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Turkey and beyond.
- B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Turkey:
 - 1. From points behind Turkey via Turkey and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- 1. operate flights in either or both directions;
- 2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- 3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- 4. omit stops at any point or points;
- 5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- 6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the

Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Transitional Provisions

Section 1

The provisions of this section shall expire on March 31, 2003.

A. Intermediate points with traffic rights

1. U.S. Routes. Notwithstanding section 1A of Annex I, airlines designated by the Government of the United States may operate scheduled passenger/combination air transportation between the United States and Turkey via a total of three intermediate points in Canada and Europe with local traffic rights between the intermediate points and points in Turkey.

2. Turkish Routes. Notwithstanding section 1B of Annex I, airlines designated by the Government of Turkey may operate scheduled passenger/combination air transportation between Turkey and the United States via a total of three intermediate points in Europe and Canada with local traffic rights between the intermediate points and points in the United States.

3. There shall be no limitation on intermediate points served without traffic rights between such intermediate points and the territory of the other Party.

B. Third-country code-share services

Notwithstanding Article 8, paragraph 7, the designated airlines of each Party may operate or hold out scheduled passenger/combination code-share services between points in the territory of one Party and points in the territory of the other Party over any intermediate point or points with an airline or airlines of a third country or countries, only as follows:

1. Until March 31, 2001, no more than three airlines of each Party may exercise the rights in Article 8, paragraph 7b with a combined total of no more than 21 weekly frequencies.

2. From April 1, 2001 through March 31, 2002, no more than five airlines of each Party may exercise the rights in Article 8, paragraph 7b with a combined total of no more than 35 weekly frequencies.

3. From April 1, 2002 through March 31, 2003, no more than seven airlines of each Party may exercise the rights in Article 8, paragraph 7b with a combined total of no more than 49 weekly frequencies.

4. For purposes of this section, a frequency is defined as one round-trip aircraft operation, pursuant to a code-share arrangement with an airline of a third country, to and from the territory of the other Party. Single continuing code-share service beyond the territory of a Party shall not be counted separately.

5. Until March 31, 2003, airlines of either Party operating scheduled passenger/combination code-share services pursuant to paragraph B of this section may not carry local traffic between the points in the third country and points in the territory of the other Party.

C. Points in the United States served by Turkish-designated airlines

Notwithstanding Section 1, paragraph B, of Annex I, airlines designated by the Government of Turkey to hold out and provide scheduled passenger/combination air transportation may serve points in the United States only as follows:

1. Until March 31, 2001:

a. a total of three points in the United States, provided that those points shall initially be New York, Chicago and Miami; and

b. a total of 10 additional points in the United States on a code-share basis only.

2. From April 1, 2001 through March 31, 2002:

a. a total of four points in the United States; and

b. a total of 15 additional points in the United States on a code-share basis only.

3. From April 1, 2002 through March 31, 2003:

a. a total of five points in the United States; and

b. a total of 20 additional points in the United States on a code-share basis only.

D. Points selection and frequency allocation

Selection of points to be served by a Party under paragraphs A and C of this section may be made, or changed, by that Party with 30 days' notice to the other Party through diplomatic channels. Each Party may allocate the frequencies provided for in paragraph B of this section as it deems appropriate among its designated carriers.

Section 2

Notwithstanding Article 8, paragraph 3, the Republic of Turkey, to the extent its laws and regulations continue to so require, may limit the performance of ramp handling for the designated airlines of the United States to a selection by those airlines from among competing agents; such ramp handling services shall be available on an equal basis to all airlines.

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HÜKÜMETİ

İLE

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ARASINDA

HAVA TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI

Bundan böyle Akit Taraflar olarak geçecek olan AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HÜKÜMETİ ve TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ;

Asgari hükümet müdahalesi ve kurallar ile havayolu işletmeleri arasında serbest rekabete dayanan bir uluslararası havacılık sistemini geliştirmeyi isteyerek ;

Uluslararası hava taşımacılığı olanaklarının genişletilmesini kolaylaştırmayı arzu ederek;

Havayolları işletmelerinin çeşitli seyahat ve nakliye seçeneklerini, eşit koşullarla, en düşük ücret ile, piyasaya hakim olma durumunu kötüye kullanmaksızın halka sunmalarına olanak sağlamak ve ferdi havayolu işletmelerini yenilikler ve rekabet edebilecek ücretler uygulamaya teşvik etmek isteyerek ;

Uluslararası hava taşımacılığı emniyeti ve güvenliğinin en ileri derecede olmasını temin etmek isteyerek, can ve mal güvenliğini tehdit eden, hava taşımacılığını olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyetine ilişkin güveni zedeleyen , uçak güvenliğine yönelik eylem ve tehditlere karşı duyulan derin kaygılarını karşılıklı olarak teyid ederek; ve

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin tarafları olarak;

Aşağıdaki gibi anlaşmışlardır:

Madde 1

Tanımlar

Bu Anlaşmanın amaçları bakımından, aksi belirtilmedikçe:

1. "Havacılık Makamları" terimi, Amerika Birleşik Devletleri bakımından Ulaştırma Bakanlığı veya yerine kaim olacak bir kuruluş, Türkiye Cumhuriyeti bakımından ise Ulaştırma Bakanlığı veya bu Bakanlığın icra ettiği görevleri yürütmeye yetkili kılınan herhangi bir kişi ya da kuruluş anlamını taşır.
2. "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılan değişiklikleri ifade eder.
3. "Hava taşımacılığı" terimi, kamuya açık taşımacılık amacıyla yolcu, bagaj, kargo ve postadan oluşan trafiğin ayrı veya birlikte, ücret veya kira karşılığında uçaklar tarafından taşınması faaliyetini ifade eder.
4. "Havayolu işletmesi" terimi, hava taşımacılığı hizmetini sunan veya işleten herhangi bir hava taşımacılığı kuruluşunu ifade eder.
5. "Sözleşme", 7 Aralık 1944'te Şikago'da imzaya açılan ve aşağıda yazılı olanları da kapsayan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni ifade eder:
 - a. Sözleşme'nin 94 (a) maddesi uyarınca yürürlüğe giren ve her iki Akit Tarafça onaylanmış bulunan herhangi bir değişiklik ve
 - b. Sözleşme'nin 90. maddesi uyarınca kabul edilen ve iki Akit Taraf için yürürlükte bulunan herhangi bir Ek veya değişiklik.
6. "Tayin edilen havayolu" terimi, işbu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilen ve yetkilendirilen bir havayolu işletmesi demektir.
7. "Tam maliyet" terimi, hizmet masrafına idari masraflar için makul bir meblağ eklenerek hesaplanan rakam anlamındadır.
8. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi, birden fazla Devletin toprağı üzerindeki hava sahasından geçen hava taşımacılığı anlamındadır.
9. "Ücret" terimi, hava taşımacılığında, acentaları da dahil olmak üzere, havayolu işletmelerince, yolcu (ve bagajın) ve/veya kargo (posta dışında) taşınması için alınan taşıma ücreti, tarifesi ve bu gibi taşıma ücreti, tarifesi veya bedelinin bulunmasını belirleyen şartlar demektir.

10. "Trafik-dışı amaçlar için durmak" terimi, hava taşımacılığında yolcu, bagaj, kargo ve/veya posta indirme ve bindirme dışında herhangi bir amaçla yapılan iniş demektir.

11. "Ülke" terimi, bir Akit Tarafın egemenliği, yetkisi, koruması ve vesayeti altındaki kara alanları ile bunlara bitişik karasuları demektir.

12. "Kullanıcı harcı" terimi, hava limanı, hava seyrüsefer veya havacılık emniyeti tesis veya hizmetlerinin sunulması karşılığı havayolu işletmelerinden alınan ücret demektir.

Madde 2

Hakların Tanınması

1. Akit Taraflardan herbiri diğer Tarafın hava işletmelerince uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesi için diğer Akit Tarafa aşağıda yazılı hakları tanımaktadır:

- a. iniş yapmadan kendi ülkeleri üzerinden uçuş hakkı;
- b. ülkeleri üzerinde trafik-dışı amaçlar için duruşlar yapma hakkı, ve
- c. işbu Anlaşma'da başka suretle belirtilen haklar.

2. İşbu Maddenin hiçbir hükmü, herbir Akit Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerine diğer Akit Tarafın ülkesinde, ücret karşılığında yolcu, yolcu bagajları, kargo veya posta olarak, diğer Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya götürme hakkı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

Madde 3

Tayin Etme ve Yetkilendirme

1. Akit Taraflardan herbirinin işbu Anlaşma'ya uygun olarak, uluslararası hava taşımacılığını yürütmek için, istediği sayıda havayolu işletmesini, tayin etmeye, tayinini geri almaya veya değiştirmeye hakkı olacaktır. Bu tayinler, diğer Akit Tarafa diplomatik kanallardan yazılı olarak bildirilecektir. Tayin edilen havayolu işletmesinin, Anlaşma'nın Ek I'de, Ek II'de veya her ikisinde de belirtilen tipte hava taşımacılığı yapmasına yetki verilip verilmediği ayrıca belirtilecektir.

2. Tayin etme yazısının ve tayin edilen havayolu şirketin başvurusunun alınması üzerine, diğer Akit Taraf, işletme yetkisi ve teknik izinler için belirlenen usuller çerçevesinde, tayin edilen havayolu işletmelerine ilgili işletme yetkilerini ve izinleri, aşağıdaki şartlar dikkate alınarak, asgari gecikme ile verecektir.

a. Tayin edilen havayolu işletmesi üzerinde, tayin eden Akit Tarafın veya vatandaşlarının veya her ikisinin de esas mülkiyetini haiz ve etkin denetimi bulunması gerekmektedir .

b. Herbir Akit Tarafça tayin edilen havayolu işletmesinin, başvuruyu değerlendirecek olan diğer Akit Tarafın makamlarının, uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesinde normal olarak uyguladıkları kanun ve yönetmeliklerince öngörülen koşulları yerine getirmeye ehliyetli bulunması gerekmektedir.

c. Havayolu işletmesini tayin eden Akit Tarafın 6. Maddede (Emniyet) ve 7. Maddede (Havacılık Güvenliği) öngörülen standartları koruması ve uygulaması gerekmektedir.

Madde 4

Yetkinin İptali

1. Akit Taraflardan herbiri , diğer Akit Tarafın tayin ettiği havayolu işletmesinin işletme yetkileri veya teknik izinlerini:

a. O havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve etkin denetiminin hava işletmesini tayin eden diğer Akit Tarafın, veya vatandaşlarının veya her ikisinin elinde olmaması,

b. O havayolu işletmesinin işbu Anlaşmanın 5. Maddesinde (Kanunların Uygulanması) belirtilen kanun ve yönetmeliklere uymaması,

c. Diğer Akit Tarafın 6. Maddede (Emniyet) öngörülen standartları korumaması ve uygulamaması

hallerinde iptal edebilir, askıya alabilir veya kısıtlayabilir.

2. İşbu Maddenin 1b ve 1c paragraflarına uyumsuzluğu önlemek için ivedi bir tedbir gerekmesi dışında, işbu Maddenin getirdiği haklar, ancak diğer Akit Tarafla görüşmelerde bulunulduktan sonra kullanılacaktır.

3. İşbu Madde, Akit Taraflardan herbirinin 7. Madde (Havacılık Güvenliği) hükümlerine göre, diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi veya havayolu işletmelerinin hava hizmetleri izinlerini ya da teknik izinlerini kaldırma, iptal etme, askıya alma, kısıtlama veya şarta bağlama haklarını sınırlamaz.

Madde 5

Kanunların Uygulanması

1. Bir Akit Tarafın ülkesine girerken, içindeyken ve çıkarken hava ulaşım araçlarının işletimi ve seyrüseferi ile ilgili kanun ve yönetmeliklerine diğer Akit Taraf havayolu işletmelerince uyulacaktır.

2. Bir Akit Tarafın ülkesine girerken, içindeyken ve çıkarken hava ulaşım aracı içindeki yolcu, mürettebat ve kargonun ülkeye giriş ve çıkışını düzenleyen kanun ve yönetmeliklerine (hava limanına giriş ve çıkış hakkı, havacılık güvenliği, göç, pasaport, gümrük ve karantinaya ilişkin yönetmelikler ve posta sözkonusu ise, PTT yönetmelikleri de dahil olmak üzere) diğer Akit Taraf havayolu işletmelerinin yolcu, mürettebat veya kargosu tarafından veya onlar adına riayet edilecektir.

Madde 6

Emniyet

1. Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşma ile hükme bağlanan hava taşımacılığını yürütme amacıyla, diğer Tarafın verdiği ve geçerli kıldığı ve geçerliliğini koruyan uçuşa elverişlilik sertifikalarını, ehliyet sertifikalarını ve lisansları, bu gibi sertifika ve lisanslar için aranan şartların en azından Sözleşmeye göre konulabilecek asgari standartlara eşit olmaları şartıyla, geçerli olarak tanıyacaktır. Ancak, Akit Tarafların herbiri, kendi ülkeleri üzerinden uçuş amacıyla kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafca verilmiş olan veya geçerli kılınan yetki belgeleri ve lisansları geçerli olarak tanımayı reddedebilir.

2. Akit Taraflardan herbiri, havacılık tesisleri, havacı mürettebat, hava ulaşım aracı ve tayin edilen havayolu işletmesinin işletimine ilişkin diğer Akit Tarafca kullanılan emniyet standartları konusunda danışmalarda bulunmayı talep edebilir. Bu danışmalardan sonra, Taraflardan biri, diğer Tarafın bu alanlarda uyguladığı ve sürdürdüğü standartların en azından, Sözleşmeye göre tesbit edilebilecek asgari standartlara eşit etkinlikte olmadığını tesbit ederse, bu bulgular ve asgari standartlara uyabilmek için gerekli görülen tedbirler diğer Tarafa bildirilecek ve diğer Taraf da ilgili düzeltici tedbirleri alacaktır. Diğer Akit Taraf, bu düzeltici tedbirleri makul bir süre içinde almayacak olursa, öbür Akit Tarafın tayin ettiği havayolu işletmesi veya işletmelerinin işletme yetkisini veya teknik izinlerini alıkoyma, iptal veya sınırlama hakkını Akit Taraflardan herbiri muhafaza eder.

Madde 7

Havacılık Güvenliği

1. Uluslararası Hukuk kurallarından doğan hak ve yükümlölüklerine uygun olarak. Akit Taraflar, yasadışı eylemlere karşı sivil havacılığın güvenliğini sağlama konusundaki yükümlölüklerinin işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini karşılıklı olarak teyid ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuk kurallarından doğan hak ve yükümlölüklerinin genel geçerliliğinin kısıtlanmaması kaydıyla, özellikle, 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanmış bulunan Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Belirli Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970'te Lahey'de imzalanmış bulunan Uçakların Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Hareketlerin Önlenmesi Sözleşmesi hükümlerine ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de yapılan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Eden Hava Limanlarında Yasa Dışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesi Protokolüne riayet edeceklerdir.

2. Akit Taraflar, talep üzerine, sivil hava araçlarının kanunsuz şekilde ele geçirilmesi fiillerini ve bu gibi hava araçlarının, yolcu ve mürettebatlarının, hava limanları ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer kanunsuz fiilleri ve sivil havacılığa karşı herhangi bir başka tehdidi önlemek için birbirlerine gerekli bütün yardımı sağlayacaktır.

3. Akit Taraflar, karşılıklı ilişkilerinde, Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu (ICAO) tarafından tesbit edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin Ekleri olarak belirtilen havacılık güvenlik standartları ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edecekler ve kendi sicillerinde kayıtlı hava aracı işleticilerinden, iş merkezleri veya daimi ikametgahları kendi ölkelerinde bulunan işleticilerden ve kendi ölkelerinde bulunan hava limanı işleticilerinden bu gibi havacılık güvenlik mevzuatına uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir.

4. Akit Taraflardan herbiri, diğer Tarafın ölkesine giriş, çıkış veya içinde kaldığı süre için kendi havayolu işletmelerinden, diğer Tarafca talep edilen güvenlik mevzuatına uymayı kabul etmektedir ve hava ulaşım araçlarını korumak için gerekli tedbirler alınmasını, ve yolcu ve mürettebatın, bagaj ve özel eşyalarının, aynı zamanda kargo ve hava aracı levazımının hava aracına binilmeden önce veya yüklenmeden önce ve yükleme sırasında kontrol edilmesini sağlayacaktır. Akit Taraflardan herbiri, özel bir tehdit vukuunda, diğer Akit Tarafın özel güvenlik tedbirleri konusundaki herhangi bir talebini olumlu değerlendirecektir.

5. Bir sivil hava aracının kanunsuz olarak ele geçirilmesi olayı veya böyle bir olay tehdidi veya bir hava aracının, yolcu ve mürettebatının, hava limanları veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı başka yasadışı eylemler meydana geldiğinde, Akit Taraflar, iletişimi kolaylaştırarak ve böyle bir olay veya tehdidi süratle ve selamle bertaraf etmeye yönelik diğer uygun tedbirlerle birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6. Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafın, işbu Maddenin sivil havacılık güvenliği ile ilgili hükümlerinden saptığına inanması için makul nedenleri olduğu takdirde, birinci Tarafın havacılık yetkilileri diğer Tarafın havacılık yetkilileri ile derhal danışmalarda bulunulmasını isteyebilir. Danışmalarda bulunma yolundaki bir talebin ileri sürülmesinden sonraki 15 gün içerisinde tatmin edici bir anlaşmaya varılamaması, diğer Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerinin, işletme yetkisi ve teknik izinlerinin iptaline, durdurulmasına, sınırlandırılmasına veya şarta bağlanmasına neden teşkil eder. Acil bir durum gerektirdiği takdirde, Akit Taraflardan biri 15 günlük sürenin sona ermesini beklemezsizin geçici tedbir alabilir.

Madde 8

Ticari Fırsatlar

1. Herbir Akit Taraf havayolu işletmelerinin hava taşımacılığı hizmetinin tanıtımı ve satışı için diğer Akit Tarafın ülkesinde bürolar açma hakkı bulunacaktır.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmeleri, diğer Akit Tarafın, ülkeye giriş, ikamet ve istihdama ilişkin kanun ve yönetmeliklerine uygun şekilde, hava taşımacılığı için gerekli yönetici, satış, teknik, işletmecisi ve diğer uzman personeli öbür Akit Tarafın ülkesine getirebilir ve bulundurabilir.

3. Tayin edilen her hava yolu işletmesi, diğer Akit Tarafın ülkesinde yer hizmetlerini kendisi ("kendi kendine hizmet") yapabileceği gibi, tercihine göre, bu hizmetlerin tamamı ya da bir kısmı için, rekabet eden acentalar arasından bir seçim yapabilir. Bu haklar sadece, hava limanı emniyeti mülahazalarından kaynaklanan fiziksel kısıtlamalara tabi tutulabilir. Bu gibi mülahazaların kendi kendine hizmete engel olduğu hallerde, yer hizmetleri bütün havayolu şirketlerine eşit bir esas üzerinden temin edilecektir; ücretler, sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanacaktır ve bu hizmetler, işletmelerin kendi kendine verdikleri tür ve kalitedeki hizmetlerine kıyaslanabilir nitelikte olacaktır.

4. Herbir Akit Tarafın havayolu işletmesi, diğer Akit Tarafın ülkesinde, doğrudan veya havayolu işletmesinin takdirine göre, acentalar aracılığı ile hava taşımacılığı satışı yapabilir; bu esnada, tarifeli uçağın kalktığı ülkenin yolcu bileti fonları ve yolcu biletinin iptal ve iade edilmesi haklarının korunmasına ilişkin yönetmeliğine riayet eder. Her havayolu işletmecisi, bu taşımacılığı o ülkenin parası veya diğer paralara serbestçe çevrilebilen para ile satabilir ve herhangi bir kişi, bu taşımacılığı o ülke parası veya serbest dolaşımı olan döviz ile satın alabilir.

5. Herbir havayolu işletmesi, diğer Akit Tarafın ülkesinde yaptığı satıştan elde ettiği gelirin, giderinden fazla olan kısmını cari kur üzerinden çevirme ve ülkesine transfer etme hakkına sahiptir. Transfer, herhangi bir kısıtlamaya veya vergilendirmeye tabi tutulmaksızın, yürürlükteki kambiyo mevzuatına göre transfer talebinin yapıldığı tarihteki cari kur üzerinden gerçekleştirilecektir.

6. Herbir Akit Tarafın havayolu işletmeleri, yakıt alımı da dahil olmak üzere mahalli masraflarını, diğer Akit Taraf ülkesinde yerel para ile ödeyebilecektir. Herbir Akit Taraf havayolu işletmesi, takdirine göre, diğer Akit Tarafın ülkesinde, o ülkenin döviz kanunlarına uygun olarak, diğer paralara serbestçe çevrilebilen para üzerinden masraflarını karşılayabilir.

7. Herbir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmesi, üzerinde anlaşmaya varılmış güzergahlar üzerindeki faaliyetlerinde, aşağıda gösterilenlerle, koltuk blokajı, kod paylaşımı veya kira anlaşmaları gibi pazarlama konularında işbirliği yapabilir:

a) Her iki Akit Tarafın havayolu işletmesi veya havayolu işletmeleri ile;

b) Herhangi bir üçüncü ülkenin, diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerinin diğer havayolu işletmeleri ile bu ülkeye, bu ülkeden veya üzerinden yaptığı hizmetlerinde, benzer düzenlemeler yapmasına izin vermesi kaydı ile üçüncü bir ülkenin havayolu işletmesi veya işletmeleri ile;

c) Herhangi bir ülkenin kara/deniz/demiryolu taşımacılık işletmesi veya işletmeleri ile.

Ayrıca havayolu işletmeleri ve kara/deniz/demiryolu taşıyıcılarının, bu gibi düzenlemeler ile ilgili olarak (i) gerekli izine sahip olmaları ve (ii) önşartları yerine getirmeleri gerekmektedir.

8. Bu Anlaşmanın diğer hükümlerinden farklı olarak, her iki Akit Tarafın havayolu işletmeleri ve aracı kargo taşıyıcılarına, uluslararası hava taşımacılığı ile ilgili olarak, Akit Tarafların veya üçüncü ülkelerin ülkesine veya buradaki herhangi bir noktadan, gümrüklü hava limanlarına gidiş ve dönüşlerde, ayrıca gerektiği yerlerde, bu konudaki kanun ve yönetmeliklere uyulması şartıyla, gümrüğe tabi kargo da dahil olmak üzere, kargo taşınması için kara kargo taşıyıcısı istihdam etme hakkı verilecektir. Hava ya da kara yolu ile taşınacak olan bu kargonun, hava limanı gümrük tesis ve işlemlerine alınması sağlanacaktır. Havayolu işletmeleri, kara taşımacılıklarını kendileri yapmayı veya bu hizmeti, başka havayolu işletmelerinin ya da kargo hava taşımacılığı temin eden aracı işletmelerin kara taşıyıcıları dahil olmak üzere, başka kara taşıyıcıları vasıtası ile sunmayı seçebilirler. Bu tür (Intermodal) kargo hizmetlerinin ücreti, kargo sahiplerinin ücret hakkında doğru bilgilendirilmeleri kaydı ile, hava ve kara taşımacılığı hizmeti ücretlerini kapsamak üzere, tek bir ücret olarak tesbit edilebilir.

Madde 9

Gümrük Vergisi ve Harçları

1. Bir Akit Tarafın ülkesine varışta, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hava seferlerinde işletilen hava araçları standart teçhizatları, yer teçhizatları, yakıtları, yağları, tüketilen teknik malzeme, yedek parçaları (motorlar dahil), hava aracı levazımatı (gıda, meşrubat ve alkollü içki, tütün ve uçuş sırasında yolculara satış veya yolcuların kullanımı için ayrılan sınırlı miktarlardaki diğer ürünler de dahil, fakat, bunlarla sınırlı olmamak üzere) ve sadece uluslararası hava taşımacılığı yapan hava araçlarının işletimi ve servisi için amaçlanan veya bunlarla ilgili olarak kullanılan diğer maddeler, karşılıklılık esası üzerinden ve bu gibi teçhizat ile tüketim maddelerinin hava aracı içinde kalması şartıyla, her türlü ithalat kısıtlamalarından, mülkiyet, sermaye ve gümrük vergilerinden, dolaylı vergilerden ve (a) milli makamlar tarafından belirlenen, ve (b) sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanmayan benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır.

2. İşbu Maddenin 1. paragrafında anılan vergi, rüsum, ücret ve harçlardan, karşılıklılık esası üzerinden ve sağlanan hizmetin maliyetine dayanan harçlar dışında aşağıda yazılı olanlara da muafiyet sağlanacaktır:

a. Akit Taraflardan birinin ülkesinde, diğer tarafın havayolu şirketinin uluslararası hava taşımacılığı yapan hava aracında kullanılmak üzere makul limitler dahilinde, diğer Akit Taraf hava aracına yüklenen ve yüklendikleri tarafın ülkesi üzerindeki seyahatlerde kullanılacak olsa dahi, hava aracı levazımatı ;

b. Diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının münhasıran bakımı veya onarımı için Akit Taraflardan herbirinin ülkesine giriş yapan yer teçhizatı ve yedek parçalar (motorlar dahil) ;

c. Diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının ikmali için tahsis olunan ve yüklendikleri Akit Tarafın ülkesinin üzerinde yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile, yakıt, yağ ve teknik tüketim maddeleri,

d. Diğer Akit Tarafın görevlendirilen havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının kullanımı için Akit Tarafın ülkesine sokulan veya orada yüklenen ve yüklendikleri Akit Tarafın ülkesinin üzerinde yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile, makul miktardaki tanıtım ve reklam araçları,

3. İşbu Maddenin 1 ve 2. paragraflarında belirtilen teçhizat ve maddelerin ilgili makamların gözetimi veya denetimi altında tutulmaları istenebilir.

4. İşbu Maddede sağlanan muafiyetler, diğer Akit Tarafın sağladığı bu gibi muafiyetlerden benzer şekilde yararlanmakta olan bir başka havayolu işletmesi ile bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri arasında işbu Maddenin (1) ve (2) paragraflarında belirtilen maddelerin öbür Akit Tarafın ülkesinde ödünç verilmesi veya transferi konusunda bir sözleşme yapılmış olması halinde de tanınacaktır.

Madde 10

Kullanıcı Harçları

1. Yetkili harç tahakkuk makamlarının, diğer Akit Tarafın havayolu işletmelerine uygulayacağı harçlar adil ve makul olacak ve kullanıcı kategorileri arasında ayırimsız ve eşit bir şekilde paylaştırılacaktır. Herhalukarda, kullanıcı harçları Akit Taraflardan herbirinin bütün havayolu işletmelerine, herhangi bir diğer havayolu işletmesine tanınan en müsait şarttan daha az müsait olmayan şartlarla tahakkuk ettirilecektir.

2. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları işletmesine uygulanacak kullanıcı harçları, ilgili hava limanını, hava seyrüsefer ve havacılık güvenlik tesis ve hizmetlerini sağlamakla yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumlarına olan tam ekonomik maliyetinin makul bir kısmını yansıtabilir, ama, aşamaz. Bu harçlar amortisman gideri de düşüldükten sonra makul bir gelir haddini içerebilir. Harç konusu olan tesis ve hizmetler verimli ve ekonomik bir surette sağlanacaktır.

3. Akit Taraflardan herbiri, kendi ülkesinde yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumları ile hizmet ve tesislerden faydalanan havayolu işletmelerinin birbirleriyle danışmalarda bulunmalarını ve harçların makuliyetini işbu Maddenin (1) ve (2) paragrafındaki hükümlere göre doğru olarak incelenmesini mümkün kılmak için gerekli olabilecek bilgi teatisinde bulunmalarını teşvik edecektir. Taraflar yetkili harç tahakkuk makamlarını, uyguladıkları harçları değiştirmeden makul bir süre önce bildirimde bulunarak, kullanıcıların fikir beyan etmelerine olanak sağlamaya teşvik edeceklerdir.

4. Herbir Akit Taraf 14. Maddede gösterilen anlaşmazlıkların çözümü ile ilgili olarak ancak (a) bir tarafın şikayetine neden olan bir uygulamayı ya da harcı makul bir süre içinde gözden geçirmede, veya (b) böyle bir incelemeden sonra gücü dahilinde bu Maddeye aykırı olan uygulamayı ya da harcı değiştirmek için gerekli adımları atmadığı takdirde, bu Maddeye aykırı hareket etmiş sayılacaktır.

Madde 11

Adil Rekabet

1. Akit Taraflardan herbiri, her iki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerine işbu Anlaşmanın kapsamına giren uluslararası hava taşımacılığında rekabet etmeleri için adil ve eşit fırsatlar sağlayacaktır.
2. Akit Taraflardan herbiri, tayin edilmiş her havayolu işletmesine, sunacağı uluslararası hava taşımacılığının kapasitesini ve sıklığını piyasanın ticari göstergelerine göre belirlemesi iznini verecektir. Bu hakka uygun olarak, hiçbir Akit Taraf diğer Tarafca tayin edilen havayolu işletmecisinin seferleri ile ilgili olarak kullanılan hava aracı tipi , kapasitesi, sefer sıklığı veya tarife düzeni konusunda, Sözleşmenin 15. Maddesindeki standart şartlarda belirtilen gümrük, teknik, işletme veya çevre ile ilgili istisnai nedenler dışında, tek taraflı herhangi bir sınırlama koymayacaktır.
3. Hiçbir Akit Taraf, diğer Tarafın tayin ettiği havayolu işletmecisine ilk reddetme şartı, yükselme oranı, itiraz etmeme ücreti veya kapasite, sefer sıklığı veya trafik ile ilgili işbu Anlaşmanın amacına aykırı başkaca herhangi bir talepte bulunamaz.
4. Hiçbir Taraf, işbu Maddenin (2) paragrafında öngörülen şartların eşit olarak uygulanmasının gerektiği ya da işbu Anlaşmanın Eklerinde yer alan özel bir hüküm ile yetkilendirilmesi dışında, diğer Tarafın havayolu işletmecisinin tarifesiz uçuşlarının plan, program ve tarifelerini onaylamak için talepte bulunmayacaktır. Herbir Akit Taraf, diğer Tarafın seferleri ile ilgili düzenlemeleri bilgi edinme amacıyla talep etmesi halinde, bu talebi ile ilgili olarak hava taşımacılığında iştirak eden hizmet kurumları ve diğer Tarafın tayin edilen hava işletmelerine ilişkin idari güçlükleri ve işlemleri en aza indirmeye özen gösterecektir.

Madde 12

Ücret

1. Herbir Akit Taraf hava taşımacılığı ücretlerinin, piyasadaki ticari göstergeler esas alınarak, tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından belirlenmesine izin verecektir. Tarafların müdahaleleri aşağıdaki haller ile sınırlı tutulacaktır:
 - a. makul olmayan, ayrıcalık güden ücret veya uygulamaların önlenmesi;
 - b. piyasaya hakim olma durumunun kötüye kullanılmasından doğacak makul olmayan şekilde yüksek veya kısıtlayıcı ücretlere karşı tüketicilerin korunması
 - c. havayolu işletmelerinin , doğrudan ya da dolaylı şekilde sağlanan devlet yardımlarından kaynaklanan yapay düşük ücretlerden korunması.

2. Akit Taraflardan herbiri, ülkesine giriş ve çıkışlarda diğer Taraf havayolu işletmelerince uygulanan ücretlerin ilgili havacılık makamlarına bildirilmesini talep edebilir. Her iki Taraf havayolu işletmelerince yapılacak olan bildirim veya kaydın, sözkonusu uygulamanın yürürlüğe girmesinden en fazla 30 gün önce yapılması yeterli olacaktır. Özel durumlarda, sözkonusu bildirim veya kayıt işleminin normalde öngörülen süreden daha kısa bir sürede yapılmasına izin verilebilir. Hiçbir Taraf, diğer Taraf havayolu işletmecilerinin tarifersiz sefer ücretlerinin kamuya açıklanmasını talep edemez. Bilgi sunmayı amaçlayan ve ayrımcılık güdülmeksizin yapılan talepler bunun dışındadır.

3. Akit Taraflardan hiçbirisi, (a) iki Tarafın ülkeleri arasında uluslararası hava taşımacılığı yapan diğer Tarafın bir havayolu şirketi veya (b) diğer Tarafın ülkesi ile herhangi bir başka ülke arasında uluslararası sefer yapan havayolu işletmecisi tarafından, her iki durumda ara veya içseferler dahil, teklif edilen ücretin yürürlüğe girmesi ya da mevcut ücret uygulamasının devamını önlemek için tek taraflı tedbir alamaz. Herhangi bir Akit Tarafın, sözkonusu ücretin işbu Maddenin 1. paragrafında belirtilen hususlarla çelişkili olduğu kanaatinde olması halinde istişare yapılmasını teklif edebilecek ve diğer Tarafa da memnuniyetsizliğinin kaynağını mümkün olan en kısa zamanda bildirecektir. Bu istişareler başvurunun alınmasını müteakip 30 gün içinde gerçekleştirilecektir ve Taraflar sorunun çözülmesine yönelik gerekli bilgilerin toplanmasında işbirliği yapacaktır. Tarafların daha önce anlaşmazlık konusu olan ücret uygulaması üzerinde bir anlaşmaya varmaları halinde, her iki Taraf, bu anlaşmanın yürürlüğe girmesi için elinden gelen gayreti gösterecektir. Böyle bir karşılıklı anlaşma elde edilmediği takdirde, ücret yürürlüğe girecek veya yürürlükte kalmaya devam edecektir.

Madde 13

İstişare

Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşma ile ilgili istişareler yapılmasını her zaman isteyebileceklerdir. Bu istişarelere mümkün olan en kısa zamanda ve başka türlü belirlenmediği takdirde, diğer Tarafın böyle bir başvuruyu aldığı tarihten en geç 60 gün içinde başlayacaktır.

Madde 14

Uyuşmazlıkların Çözümü

1. 12. Maddenin 3. Paragrafı (Ücret) konusunda olabilecek anlaşmazlıklar dışında, bu Anlaşma kapsamında meydana gelen ve resmi istişarelerin birinci tur görüşmelerinde çözümlenemeyen herhangi bir anlaşmazlık, Tarafların muvaffakati ile başka bir şahıs ya da kuruma götürülebilecektir. Tarafların böyle bir anlaşmaya varamamaları halinde, sözkonusu anlaşmazlık için, her iki Tarafın da isteği üzerine, aşağıda belirtilen yöntemlere uygun olarak, hakem kararına başvurulacaktır.

2. Hakem mahkemesinde üç hakem bulunacaktır ve mahkemenin oluşumu aşağıdaki gibi belirlenecektir :

- a. Akit Taraflardan herbiri, hakemlik talebinin alınmasından sonraki 30 gün içinde bir hakem tayin edecek. Bu hakemler, seçilmelerinden sonraki 60 gün içinde kendi aralarında anlaşarak, hakem mahkemesine başkanlık edecek olan üçüncü bir hakem seçecekler :
- b. Tarafların kendi hakemlerini seçememeleri ve üçüncü hakemin de bu paragrafın (a) şıkkında gösterildiği gibi tayin edilememesi halinde, Taraflardan herhangi biri, Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu Konsey Başkanından gerekli hakem ya da hakemleri 30 gün içinde tayin etmesini isteyebilir. Eğer Konsey Başkanı Taraflardan birinin milliyetinden ise, aynı milliyetten olmayan en yüksek rütbeli Başkan Yardımcısı hakemi tayin eder.

3. Aksi kararlaştırılmadıkça, hakem mahkemesi işbu Anlaşma uyarınca kendi yetkilerinin sınırlarını ve usul kurallarını belirleyecektir. Mahkeme, kurulduktan sonra, son hükmünü vermeden önce geçici nitelikteki bazı önlemlerin alınmasını tavsiye edebilir. Mahkemenin vereceği bir karar üzerine ya da Taraflardan birinin isteği ile, hakemler kurulunun teşkil edilmesini müteakip 15 gün içinde, tahkime tabi olacak konuları ve izlenecek özel usulü kesin olarak belirlemek amacıyla bir konferans düzenlenecektir.

4. Başka türlü kararlaştırılmadığı veya mahkemece belirlenmediği takdirde, herbir Taraf, mahkemenin tamamen teşkilinden sonraki 45 gün içinde bir bildirim verecektir. Buna yönelik yanıtlar ise 60 gün içinde verilecektir. Mahkeme, sözkonusu yanıtların verilmesinin gerektiği tarihten 15 gün sonra herhangi bir Tarafın talebi üzerine veya kendi teşebbüsü ile oturum düzenleyecektir..

5. Mahkeme, oturumun bitmesinden sonra, ya da oturum gerçekleşmediyse her iki Tarafın yanıtının verilmesinden itibaren 30 gün içinde yazılı bir karar almaya teşebbüs eder. Mahkemedeki hakemlerin çoğunluğunun verdiği karar uygulanır.

6. Akit Taraflar, mahkeme kararını aldıktan sonra 15 gün içinde başvuruda bulunarak kararın açıklanmasını isteyebilirler ve açıklama böyle bir talebin yapılmasını müteakip 15 gün içinde yapılmalıdır.

7. Akit Taraflardan herbiri, kendi milli kanunlarının izin verdiği ölçüde hakem mahkemesinin verdiği karar veya hükmü tam olarak uygulayacaktır.

8. Hakemlerin masraf ve ücretleri de dahil olmak üzere mahkeme masrafları, Akit Taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktır. Uluslararası Sivil Havacılık Kurulu Konsey Başkanının herhangi bir masrafı ise, bu Maddenin 2.(b) paragrafındaki usullerle ilgili olarak hakemlik mahkemesinin masrafı sayılacaktır.

Madde 15

Değişiklikler

1. Bu Anlaşma Tarafların yazılı mutabakatları ile değiştirilebilecektir. Üzerinde anlaşılan değişiklikler diplomatik Nota teatisi ile uygulanacaktır.

2. Hava taşımacılığı ile ilgili olarak çok taraflı bir sözleşmenin her iki Tarafca kabul edilmesi halinde, Akit Taraflar, istişareler yapmak suretiyle işbu Anlaşmanın değiştirilip değiştirilmeyeceği konusunda ve değiştirilmesi halinde bu değişikliğin kapsamına ilişkin karar vereceklerdir.

Madde 16

Sona Erdirme

Akit Tarafların herbiri, işbu Anlaşmanın sona erdirilmesi konusundaki kararını herhangi bir zamanda yazılı bildirimde bulunabilir. Bu bildirim, aynı anda Uluslararası Sivil Havacılık Kurulu'na (ICAO) gönderilecektir. İşbu Anlaşma, bildirimin öbür Akit Tarafca alındığı yerde, alınış tarihin ilk yıl dönümünden hemen önceki gece yarısı sona erecektir. Akit Tarafların anlaşması ile bu süre sonundan önce ihbarın geri alındığı durum bunun dışındadır.

Madde 17

Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu'na Tescil

İşbu Anlaşma ve tüm değişiklikleri Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu'na tescil edilecektir.

Madde 18

Yürürlüğe Girme

1. İşbu Anlaşma ve onun ayrılmaz parçaları olan Ek'leri, Akit Tarafların herbirince gerekli anayasal işlemlerin tamamlanmasından sonra, bu hususu bildiren diplomatik Notaların teati edildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

2. Yürürlüğe girmesi ile işbu Anlaşma , Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında 7 Kasım 1990 tarihinde .Vaşington'da imzalanan Hava Ulaştırma Anlaşmasının yerine geçecektir.

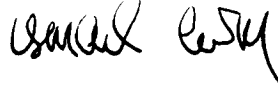
Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıda imzaları bulunan temsilciler işbu Anlaşmayı imzalamışlardır.

2000 yılı Mayıs ayının ikinci günü İngilizce ve Türkçe dillerinde, her iki metin de aynı ölçüde geçerli olmak üzere, ikişer nüsha olarak New York'ta yapılmıştır.

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ
HÜKÜMETİ ADINA:



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA:



EK 1

Tarifeli Hava Taşımıcılığı

1. Bölüm

Hatlar

Herbir Akit Tarafın bu Ek'in şartlarına göre tayin edilen havayolu şirketleri, kendi tayin şartlarına uygun olarak, aşağıda belirtilen yollar üzerindeki noktalar arasında tarifeli uluslararası hava taşımıcılığı seferleri yapmaya hak kazanmışlardır:

A. Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri için belirlenen yollar :

1. Amerika Birleşik Devletlerinin ötesindeki noktalardan, Amerika Birleşik Devletleri üzerinden ve ara noktalardan Türkiye'de bir nokta veya noktalara ve Türkiye'nin ötesindeki noktalara.

B. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri için belirlenen yollar :

1. Türkiye'nin ötesindeki noktalardan, Türkiye üzerinden ve ara noktalardan Amerika Birleşik Devletleri'ndeki bir nokta veya noktalara ve ötesine.

2. Bölüm

Operasyon Esnekliği

Tayin edilen her havayolu işletmesi kendi tercihindeki herhangi bir seferde veya bütün seferlerde istikamet ve coğrafı bakımından bir sınırlama olmadan, işbu Anlaşma ile başka türlü müsaade edilen trafik taşıma hakkını kaybetmeden, tayin edildiği Akit Taraf ülkesinde herhangi bir noktaya da hizmet vermesi kaydıyla ;

1. her bir veya iki yönde uçuş yapabilir;
2. değişik uçuş numaralarını bir uçuş seferinde birlikte kullanabilir,
3. Tarafların ülkeleri üzerindeki noktaların gerisinde, arasında ve ötesindeki noktalara herhangi bir sıra ve kombinasyon ile sefer düzenleyebilir,
4. herhangi bir nokta veya noktalarda durakları atlayabilir ,
5. kendisine ait bir hava aracından diğerine güzergah üzerindeki herhangi bir noktada trafik transfer edebilir,

6. Uçak ya da uçuş numarasını değiştirmeden ya da değiştirerek, kendi ülkesinin ötesindeki herhangi bir noktaya sefer düzenleyebilir ve bu hizmetleri pazarlayabilir ve tanıtabilir.

3. Bölüm

Değişme

Tayin edilen havayolu işletmelerinden herhangi biri, yukarıda bahsedilen güzergahları herhangi bir bölümündeki veya bölümlerindeki noktada, hava taşımacılığında kullandığı hava aracının tipini veya sayısını değiştirmesine herhangi bir kısıtlama getirilmeksizin, uluslararası hava taşımacılığı hizmetini verebilir. Böyle bir değişimin gerçekleştiği noktanın ötesine yapılan taşımacılığın, uçuşun gidiş yönünde olması halinde, tayin eden Akit Tarafın ülkesinden, uçuşun geliş yönünde olması halinde ise tayin eden Akit Tarafın ülkesine doğru yapılan taşımacılığın bir devamı niteliğinde olması gerekmektedir.

EK II

Tarifesiz Hava Taşımacılığı

1. Bölüm

A. Herbir Akit Tarafın işbu Ek'e göre tayin edilen havayolu işletmelerinin, bu tayin şartlarına uygun olarak, aşağıda belirtildiği gibi yolcu (ve bagajları) ve/veya kargo (yük, ayrı ve birleşik (yolcu/kargo) tarifesiz seferler dahil, ama, bunlarla sınırlı olmamak üzere) konusunda uluslararası tarifesiz hava taşımacılığı yapma hakkı olacaktır:

1. Havayolu işletmesini tayin eden Akit Tarafın, ülkesi içindeki herhangi bir nokta veya noktalar ile diğer Akit Tarafın ülkesindeki herhangi bir nokta veya noktalar arasında;

2. Diğer Akit Tarafın ülkesindeki bir nokta veya noktalar ile üçüncü ülke veya ülkelerdeki herhangi bir nokta ya da noktalar arasında uçak değiştirerek ya da değiştirmeden; bu taşımanın diğer Akit tarafın ülkesine yapılan sürekli taşımanın parçası olması ve taşımanın taşımacınının ülkesi ile diğer Tarafın ülkesi arasında yerel trafik taşıma amacı ile yapılması şartı aranmaktadır.

B. İşbu Ek kapsamına giren seferlerin yapılmasında bir Tarafın işbu Ek'e göre tayin edilen havayolu işletmelerinin :

(1) Akit Taraflardan herbirinin ülkesi içinde veya dışında herhangi bir noktada konaklamaya,

(2) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden transit trafiği taşımaya,

(3) Bir Akit Tarafın ülkesinde bindirilen trafiğin (yolcu, posta ve kargo) öbür Akit Tarafın veya üçüncü bir ülkede bindirilen trafik ile aynı hava aracında birleştirmeye, ve

(4) Güzergah üzerindeki herhangi bir noktada, kullanılan hava aracı tipi veya sayısı ile ilgili olarak yapacağı bir değişikliğe herhangi bir sınırlama getirilmeksizin, uluslararası hava taşımacılığı yapabilmeye; ancak, bu taşımacılığın, havayolu işletmesini tayin eden Tarafın ülkesinde yapılan seferde gidiş yönünde o noktanın ötesine devam etmesi, dönüş yönünde o noktadan tayin eden Tarafın ülkesine doğru devam etmesi gerekmektedir.

C. Akit Taraflardan herbiri, diğer Tarafın bu Ek'in kapsamına alınmayan hava yolları işletmecilerinin başvurularına, karşılıklılık ve nezaket esasına dayanarak, olumlu yaklaşacaklardır .

2. Bölüm

A. Tarafların herhangi biri tarafından tayin edilen herhangi bir havayolu şirketi uluslararası tarifersiz hava taşımacılığını yaparken, herhangi bir tarafın ülkesinden bir yönlü veya geliş-gidiş seferi için havalanıyorsa, kendi ülkesinin veya diğer Tarafın tarifersiz seferle ilgili kanun, yönetmelik ve kurallarına uymayı seçme hakkı vardır. Eğer bir Taraf bir veya daha fazla havayolu işletmecisine veya farklı ülkelerin havayolu şirketlerine farklı kural, yönetmelik, koşul veya kısıtlamalar uyguluyorsa, herbir tayin edilmiş havayolları şirketine, bunlardan en az kısıtlayıcı olanı uygulanacaktır.

B. Bununla birlikte, yukarıdaki paragrafta belirtilenler, bir Tarafın diğer Tarafın bu Ek'in şartlarına göre tayin edilmiş hava yolları işletmelerinin yolcu fonları ile yolcu bileti iptali ve iade edilmesi haklarının korunması ile ilgili taleplere riayet etmesini isteme hakkını sınırlamaz.

3. Bölüm

Bundan önceki paragrafta bahsedilen müşteri haklarının korunması kurallarına riayet etmenin dışında, hiçbir Taraf diğer Tarafın bu Ek'in şartlarına göre tayin ettiği havayolu işletmesinin, diğer Tarafın ülkesinden veya üçüncü ülkeden bir veya iki yön esasında taşınan trafik ile ilgili olarak, bu Ek'in 2. Bölümünde bahsedilen uygulanabilir kanunlara, yönetmeliklere uyulacağına ilişkin, ya da ilgili havacılık yetkililerince bu kanun, yönetmelik ve kurallardan feragat edilmesi yönündeki bir bildirimden daha kapsamlı bir döküman talep etmeyecektir.

EK III

Bilgisayar Rezervasyon Sistemleri Dahilinde

Ayırım Yapmama Ve Bu Sistemler Arasında Rekabet

İşbu Anlaşmanın 11. Maddesinin (Adil Rekabet), her iki Tarafın havayolu işletmelerinin adil ve eşit fırsat koşullarında rekabet etmelerini güvenceye aldığını kabul ederek.

Bir havayolu işletmesinin rekabetteki yeteneğinin en önemli yönlerinden birinin seferleri hakkında halkı adil ve tarafsız bir şekilde bilgilendirme yeteneği olduğu, ve bu nedenle, seyahat eden halka bilgiyi doğrudan dağıtan seyahat acentalarına havayolu seferleri konusunda temin edilen bilginin kalitesi ve bir havayolu işletmesinin bu acentalara rekabet edici bilgisayar rezervasyon sistemleri (BRS) sunmasındaki yeteneğinin bir havayolu işletmesinin rekabetçi imkanlarının temelini teşkil ettiğini dikkate alarak,

Hava taşımacılığı ürünleri tüketicilerinin menfaatlerini bu tür bilginin kötüye kullanımı ve yanıltıcı şekilde sunulmasına karşı korunmasının ve havayolu işletmeleri ile seyahat acentalarına etkili rekabet edici bilgisayar rezervasyon sistemlerine giriş imkanlarının sağlanmasının aynı derecede zorunlu olduğunu dikkate alarak,

1. Akit taraflar aşağıda belirtilen şartlarla BRS'nin entegre görüntü öncelikli olması hususunda anlaşmışlardır.

a. Seferler arasında bağlantıların kurulması dahil olmak üzere, uluslararası hava seferleri konusundaki bilgiler, havayolu işletmesi veya pazar kimliğinin doğrudan veya dolaylı etkisinde olmayan, ayırım gözetmeyen ve objektif kriterlere dayalı olarak ekranda gösterilecektir. Bu kriterler, bütün havayolu işletmelerine aynen uygulanacaktır.

b. BRS veri tabanları mümkün olduğu kadar geniş kapsamlı olacaktır.

c. BRS satıcıları katılımcı havayolu işletmelerince sunulan bilgileri silmeyecektir. Bu bilgi doğru ve şeffaf olacaktır; örneğin kod paylaşımı ile yapılan, standart uçuş değişiklikleri içeren ve duraklı uçuşlar bu özellikleriyle açıkça tanıtılmalıdır.

d. Akit Taraflardan herbirinin ülkesinde seyahat eden halka havayolu seferleri hakkında doğrudan bilgi dağıtan seyahat acentalarının emrindeki BRS'lerin işletildikleri ülkede geçerli olan BRS kurallarına göre faaliyet göstermeye yalnız mecbur olmayıp, aynı zamanda hakkı olacaktır.

e. BRS aracılığıyla tahsis edilen ikincil görüntüleri kullanmaya, bu yolda özel talepte bulunmaları halinde seyahat acentaları mezun kılınacaktır.

2. Ülkesinde faaliyet gösteren her bir BRS satıcısından, bir Akit Taraf, münasip ve ayırım esasına dayanmayan bir ücret ödemeye hazır bütün havayolları işletmelerine BRS'e katılmaları için izin vermesini isteyecektir. Bir Akit Taraf, bir sistem satıcısının sağladığı bütün dağıtım kolaylıklarının katılımcı havayolları işletmelerine ayırım gözetmeyen bir esas üzerinden sunulmasını isteyecektir. Bir Akit Taraf, BRS satıcılarından, katılımcı havayolu işletmelerinin uluslararası hava seferlerini, bu seferleri satmak istedikleri bütün pazarlarda, ayırım gözetmeyen objektif taşımacı ve pazar tarafsızlığına dayanan bir esas üzerinden sergilemelerini isteyecektir. Talep üzerine, bir BRS satıcısı veri tabanını güncelleştirme ve depolama usulleri, bilgiyi derleme ve sıralama kriterleri, bağlantı noktalarının seçimi ve bağlantılı uçuşların dahil edilmesinde kullanılan kriterler ve bu kriterlere verilen ağırlık ile ilgili ayrıntıları açıklayacaktır.

3. BRS'nin bu ilkelere riayet etmesi şartıyla, bir Akit Tarafın ülkesinde faaliyet gösteren BRS satıcılarının, BRS'lerini getirmeye, bulundurmaya ve esas işleri diğer Tarafın ülkesinde seyahatle ilgili ürünlerin dağıtımı olan seyahat acentalarına veya seyahat şirketlerine serbestçe sunmaya hakları olacaktır.

4. Akit Taraflardan hiçbirisi, kendi ülkelerinde, haberleşme tesislerine giriş ve kullanım, teknik BRS donanım ve yazılımı ve BRS donanımının teknik tesisi konusunda diğer Tarafın BRS satıcılarına, kendi BRS satıcılarına konulandan daha sıkı şartlar koymayacak veya konulmasına izin vermeyecektir.

5. Akit Taraflardan hiçbirisi, kendi ülkelerinde, BRS ekran görüntüleri (derleme ve gösterge parametreleri dahil) işletimi veya satışı konusunda diğer Tarafın satıcılarına kendi BRS satıcılarına konulandan daha kısıtlayıcı şartlar koymayacak ve konulmasına izin vermeyecektir.

6. Bir Akit Tarafın ülkesinde bu ilkelere ve ilgili diğer ayırımcı olmayan mevzuat teknik ve güvenlik standartlarına uygun olarak kullanılan BRS'ler diğer Tarafın ülkesine etkili ve zararsız giriş hakkını kazanırlar. Bunun bir anlamı da, görevlendirilen bir havayolu işletmesinin öbür Taraf ülkesinde seyahat acentalarına sunulan herhangi bir sisteme katıldığı nisbette, kendi ülkesinde de böyle bir sisteme katılabileceğidir. Bir Akit Tarafın BRS malik / işleticileri, öbür Tarafın ülkesinde bu ilkelere uyan BRS'lere öbür Taraf malik / işleticileri kadar malik olma/işletme imkanını haiz olacaklardır. Akit Taraflardan herbiri, diğer Akit Tarafın ülkesinde de işletilen bir BRS'in kullanımı veya ziyetliği nedeniyle kendi havayolu işletmeleri ve BRS satıcılarının kendi ülkesindeki seyahat acentalarına karşı ayırımcı davranışlarda bulunmamalarını sağlayacaktır.

EK IV

Geçici Hükümler

1.Bölüm

Bu bölümde yazılı hükümlerin geçerliliği 31 Mart 2003 tarihi itibarıyla sona erecektir.

A. Trafik Hakkı tanınan ara noktalar

1.Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti Tarafından Tayin Edilen Havayolu İşletmeleri için Belirlenen Yollar:

Ek I 'in 1A bölümünde yer alan hükümlerin yanısıra, Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmeleri, Amerika Birleşik Devletleri ile Türkiye arasında , Kanada ve Avrupa'da bulunan toplam üç ara nokta üzerinden, bu ara noktalar arasında ve Türkiye'deki noktalar arasında yerel trafik haklarını haiz olarak, tarifeli yolcu/kombinasyon seferleri düzenleyebilir.

2.Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Tarafından Tayin Edilen Havayolu İşletmeleri için Belirlenen Yollar:

Ek I'in 1B bölümünde yer alan hükümlerin yanısıra, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolları işletmeleri , Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında , Avrupa ve Kanada 'da bulunan toplam üç ara nokta üzerinden , bu ara noktalar ve Amerika Birleşik Devletleri 'ndeki noktalar arasında yerel trafik haklarını haiz olarak, tarifeli yolcu/kombinasyon seferleri düzenleyebilir.

3. Diğer Akit Taraf ülkesi ile trafik hakkı tanınmayan ara noktalar arasında yapılan hava taşımacılığında, bu ara noktaların sayısı ile ilgili olarak herhangi bir sınırlama getirilmeyecektir.

B. Üçüncü ülke ile kod paylaşımı seferleri:

8.Maddenin 7. paragrafı hükümlerinin yanısıra, her bir Akit Tarafca tayin edilen havayolu işletmeleri, kendi ülkesi ve diğer Taraf ülkesi üzerindeki noktalar arasında, herhangi bir veya birden fazla ara nokta üzerinden tarifeli yolcu/kombinasyon seferleri düzenlemek üzere, aşağıda yazılanların yerine getirilmesi kaydı ile, kod paylaşımı seferlerini üçüncü ülke veya ülkelerin hava yolu işletmesi veya işletmeleriyle yapabilecektir.

1. 31 Mart 2001 tarihine kadar, herbir Akit Tarafca tayin edilen en fazla üç havayolu işletmesi birlikte, haftada toplam 21 seferi geçmemek kaydı ile. 8.Maddenin 7(b) paragrafında belirlenen hakları kullanabilir .

2. 1 Nisan 2001 tarihinden 31 Mart 2002 tarihine kadar, herbir Akit Tarafca tayin edilen en fazla beş havayolu işletmesi birlikte, haftada toplam 35 seferi geçmemek kaydı ile. 8.Maddenin 7b paragrafında belirtilen hakları kullanabilir.

3. 1 Nisan 2002 tarihinden 31 Mart 2003 tarihine kadar, herbir Akit Tarafca tayin edilen en fazla yedi havayolu işletmesi birlikte, haftada toplam 49 seferi geçmemek kaydı ile. 8.Maddenin 7b paragrafında belirtilen hakları kullanabilir.

4. Bu bölümde, "frekans" terimi, diğer Akit Taraf ülkesine ve buradan, üçüncü bir ülke havayolu işletmesi ile kod paylaşımı seferleri çerçevesinde yapılan gidiş geliş uçuş anlamındadır. Akit Taraf ülkelerinin ötesine bağlantılı olarak yapılan kod paylaşımı seferi ayrı bir frekans olarak sayılmayacaktır .

5. 31 Mart 2003 tarihine kadar , bu bölümün B paragrafı uyarınca kod paylaşımı seferleri ile tarifeli yolcu ve/veya yolcu ve kargo taşımacılığı yapan Akit Taraf havayolu işletmeleri, diğer Akit Taraf ülkesindeki noktalar ile üçüncü ülkelerdeki noktalar arasında yerel trafik taşımacılığı yapamazlar .

C. Türkiye tarafından tayin edilen havayolu işletmelerince hizmet sunulan Amerika Birleşik Devletleri noktaları

Ek I'in 1.Bölümü B paragrafı hükümlerinin yanısıra, tarifeli yolcu ve/ veya kombine yolcu ve kargo seferleri düzenlemek üzere Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmeleri, ancak, aşağıda yazılı olan hususlara uyulması kaydıyla, Amerika Birleşik Devletleri'nde hizmet sunabilirler:

1. 31 Mart 2001 tarihine kadar :

a. Amerika Birleşik Devletlerinde, başlangıçta New York, Chicago ve Miami olmak üzere toplam üç nokta; ve

b. Kod paylaşımı seferleri dahilinde olması kaydıyla Amerika Birleşik Devletlerinde toplam 10 ilave nokta.

2. 1 Nisan 2001 tarihinden 31 Mart 2002 tarihine kadar :

a. Amerika Birleşik Devletlerinde toplam dört nokta; ve

b. Kod paylaşımı seferleri dahilinde olması kaydıyla, Amerika Birleşik Devletlerinde toplam 15 ilave nokta.

3. 1 Nisan 2002 tarihinden 31 Mart 2003 tarihine kadar:

a. Amerika Birleşik Devletlerinde toplam beş nokta; ve

b. Kod paylaşımı seferleri dahilinde olması kaydıyla, Amerika Birleşik Devletlerinde toplam 20 ilave nokta.

D. Noktaların seçimi ve sefer sıklığının belirlenmesi

Bu bölümün A ve C paragrafları hükümleri uyarınca, herhangi bir Akit Tarafca hizmet edilecek olan noktalar, o Akit Tarafın diğer Akit Tarafa 30 gün önce diplomatik kanallardan bildirimde bulunması ile seçilebilir veya değiştirilebilir. Herbir Akit Taraf, bu bölümün B paragrafında öngörülen seferleri tayin etmiş olduğu havayolu işletmeleri arasında dilediği gibi tahsis edebilecektir.

2.Bölüm

8. Maddenin 3. paragrafına uygun olarak, Türkiye Cumhuriyeti , kanun ve yönetmelikleri gerektirdiği takdirde, Amerika Birleşik Devletleri 'nce tayin edilen havayolu işletmelerine verilen yer (rampa) hizmetlerini, rekabet halindeki acentalar ile sınırlayabilir. Bu gibi yer hizmetleri, eşitlik esasına dayanarak bütün havayolu işletmelerine sunulacaktır.